

**Бордунов В.Д. Глава II. Возникновение и развитие международного воздушного права. (1 и 2). в кн.: Международное воздушное право. Книга 1. М., изд. «Наука», 1980. С.51-64.**

### **1. Международное воздушное право до Парижской конвенции 1919 г.**

Правовое регулирование первых передвижений в воздухе, осуществлявшихся с помощью воздушных шаров и аэростатов, основывалось на положениях внутреннего законодательства. Так, например, 23 апреля 1784 г. парижская полиция издала приказ, запретивший полеты воздушных шаров без специального на то разрешения [1].

В области международных отношений правовое регулирование затронуло прежде всего вопросы, связанные с использованием воздушных шаров в военных целях. Поводом для рассмотрения этих вопросов послужила франко-прусская война 1870–1871гг. Полеты французских воздушных шаров из осажденного прусскими войсками Парижа для поддержания связи с внешним миром поставили вопрос о правовом положении экипажа воздушного шара, попавшего в плен к неприятелю. Обсуждение этого вопроса на Брюссельской конференции 1874 г. завершилось принятием Брюссельской декларации о правовом статусе воздухоплателей. Хотя декларация не вступила в силу, ее положения о воздушных шарах были включены в Гаагскую конвенцию о законах и обычаях сухопутной войны 1899 г.[2]. Характерно, что первый международный договор, заключенный между Германией и Австрией 2 ноября 1898 г., также касался вопросов условий полетов через границы военных пилотов воздушных шаров [3]. В то время предпринимались также отдельные попытки решить и другие проблемы воздушного права на международном уровне. Собравшийся впервые в 1889 г. в Париже Международный аэронавтический конгресс рассмотрел вопросы права собственности на воздушные шары, ответственности аэронавтов, спасения воздушных шаров и их экипажей и т.д. [4]. Однако в целом воздушное право к началу XXв. находилось в эмбриональной стадии развития.

Его настоящее формирование началось практически после появления авиации.

Успешные полеты воздушных судов показали, что они в состоянии преодолевать большие расстояния и проникать в воздушное пространство других государств. В результате перед государствами возникла проблема защиты своего воздушного пространства и обеспечения безопасности, ограждения своей территории и населения от посягательств извне. Одновременно с этим учитывалась и необходимость создания условий для развития международных воздушных сообщений.

Первое распоряжение о порядке полетов иностранных воздушных аппаратов, появившееся под влиянием развития авиации, было издано во Франции 12 марта 1909 г. Ее примеру последовала Германия, где сначала в Пруссии (1910 г.), а затем в Баварии (1911 г.) вышли распоряжения о запрещении иностранным воздушным судам совершать полеты над «запретными зонами» [5].

Вслед за ними и другие страны приняли законодательные акты, направленные на защиту своего воздушного пространства. В 1911 г. Англия издала Акт о воздушной навигации, измененный и дополненный затем в 1913 г. На его основании 1 марта 1913 г. были изданы правила о воздушных передвижениях, о воздушной обороне, о режиме полетов иностранных воздушных судов, а 22 сентября 1913 г. были запрещены полеты воздушных судов над Лондоном [6]. В Австрии 20 декабря 1912 г. было издано распоряжение о мерах по обеспечению государственной безопасности в связи с полетами воздушных судов [7]. Воздушные кодексы были приняты в ряде штатов США, например, в 1911 г. в Калифорнии, в 1912 г. в Коннектикуте, Пенсильвании и в 1913 г. в Массачусетсе.

Принятый в 1912 г. в России закон предоставил право военным и морским министрам устанавливать запретные воздушные зоны. В том же году было издано постановление, запрещавшее иностранным воздушным судам осуществлять полеты через западную границу. Накануне первой мировой войны, 18 июня 1914 г., было отдано распоряжение о запрещении всех полетов через западную границу [8].

Предпринимались также меры по решению проблем воздушного права на международной основе. По инициативе Франции в 1910 г. собралась в Париже дипломатическая конференция, на которой присутствовали представители 19 государств. На конференции был выработан проект международной конвенции о воздушном передвижении. Однако конференция закончилась неудачно. Ее участники так и не смогли решить главный вопрос, касающийся правового режима воздушного пространства [9]. По этому вопросу были высказаны две точки зрения. В частности, делегация Англии внесла следующее предложение: «Государства будут иметь полный суверенитет над воздушным пространством над их территорией и территориальными водами. Каждое государство будет свободно устанавливать по своей воле полицейский, таможенный и иной режим, касающийся воздушной навигации». Противоположного подхода придерживалась Франция, выступавшая за признание «свободы воздуха» [10].

Дипломатические инциденты по поводу перелетов германскими воздушными судами французской границы побудили правительства обеих стран заключить соглашение от 23 июня 1913 г., в котором признавалось право государств распоряжаться воздушными пространствами над его территорией. Соглашение прямо устанавливало, что военные воздушные суда одного государства могут осуществлять полеты над иностранной территорией не иначе, как с разрешения на это другой стороны. Полеты невоенных воздушных судов над иностранной территорией разрешались лишь при условии получения от представителя другой страны свидетельства о праве на полет в это государство [11].

Все вышеприведенные законодательные акты, а также франко-германское соглашение 1913 г. показывают, что практическое развитие воздушного права неуклонно шло по пути закрепления права государства самостоятельно, по своему усмотрению, распоряжаться воздушным пространством над своей территорией, допуская или запрещая полеты иностранных воздушных судов через свои границы. Все это бесспорно оказало влияние на становление и утверждение принципа суверенитета над воздушным пространством.

В дальнейшем, в годы первой мировой войны, этот принцип получил закрепление в национальных законодательствах ряда государств. Стремление нейтральных государств обеспечить свою безопасность в период военных действий привело к принятию ими мер, направленных на защиту своего воздушного пространства от военных акций враждующих сторон. В частности, Швейцария в Декларации о нейтралитете от 4 августа 1914 г. распространила нейтралитет на свое воздушное пространство и запретила полеты иностранных воздушных судов над своей территорией. Когда же 20 ноября 1914 г. в ее воздушное пространство вторглись английские воздушные суда, Швейцария направила Англии ноту протеста. В ответной ноте английское правительство сообщило, что английским военным летчикам дано указание не нарушать воздушное пространство нейтральных стран и представило Швейцарии соответствующие извинения, тем самым признав обоснованность предъявленных претензий [12].

В ноте протеста по поводу полетов над голландской территорией немецких цеппелинов, направленной Голландией 8 января 1915 г. Германии, прямо подчеркивалось, что «полет над территорией государства без его согласия несовместим с уважением его суверенитета» [13]. В дальнейшем последовало новое заявление Голландии в сентябре

1915 г. о том, что она будет пресекать любое нарушение границ ее воздушного пространства. Норвегия и Швеция также протестовали по поводу каждого нарушения военными самолетами воюющих сторон их воздушных границ.

В протестах нейтральных государств по поводу полетов военных воздушных судов воюющих сторон подчеркивалось, что такие полеты нарушают суверенитет над воздушным пространством и потому нейтральные государства вправе предпринимать соответствующие меры защиты. Воюющие стороны не оспаривали такие протесты нейтральных государств. По сути дела в годы первой мировой войны складывалось обычно правовое признание того, что воздушное пространство над государственной территорией подчинено власти надлежащего государства. Даже Франция, активно отстаивавшая «свободы воздуха», в годы войны перешла на позиции признания суверенитета в отношении воздушного пространства.

Все это свидетельствует о том, что, если до войны 1914 г. не все государства склонялись к признанию суверенитета над воздушным пространством, то в годы войны, показавшие вето опасность доктрины «свободы воздуха», большинство государств стало практически признавать его в качестве обычноправовой нормы международного права. Юридическое закрепление принцип государственного суверенитета над воздушным пространством получил в Парижской конвенции 1919 г. [14].

Вслед за развитием авиации в конце XIX – начале XXв. появились и первые теоретические разработки, посвященные определению юридической природы воздушного пространства и прав государств в отношении этого пространства в пределах их территории.

На начальном этапе международное воздушное право развивалось под влиянием двух теорий: «свободы воздуха» и распространения государственного суверенитета па воздушное пространство.

Теоретическое обоснование доктрины «свободы воздуха» принадлежит французскому ученому П. Фошилю [15]. По его мнению, эта «свобода» определяется условиями двоякого рода: естественными и юридическими. «Ведь очевидно, что физическая природа воздуха, – писал П. Фошиль, – не дает человеку возможности реально оказать на него воздействие настолько, чтобы существенно изменить его естественные свойства. С юридической точки зрения внутреннее право позволяет распространять право собственности лишь на воздушный столб, измеряемый высотой строения, построенного на земельном участке». По тем временам самым высоким сооружением в мире была Эйфелева башня – 330 м. Ориентируясь на этот критерий, П. Фошиль пришел к выводу, что за пределами этой высоты воздушное пространство никому неподвластно.

Переводя свои рассуждения в плоскость международного права, Фошиль утверждал, что воздух не может быть подчинен суверенитету государства, поскольку физические свойства воздуха исключают какую-либо возможность для государства реально осуществлять свою власть над воздушным пространством. Не менее важным П. Фошиль считал также и то, что само по себе воздушное пространство является важным средством коммуникаций между народами. Подчинение его суверенитету привело бы к существенному ограничению этих возможностей. Все это, по мнению П. Фошиля, диктует необходимость провозглашения «свободы воздуха».

Однако П. Фошиль допускал, что государства вправе накладывать определенные ограничения на осуществление «свободы воздуха», иными словами – запрещать полеты иностранных воздушных судов над его территорией, принимать необходимые меры предосторожности для обеспечения своей безопасности, защищать свои коммерческие интересы от конкуренции других государств.

Теория П. Фошиля и его сторонников на первых этапах развития международного воздушного права получила наиболее значительное распространение. Она была положена в основу сформулированного П. Фошилем проекта международной конвенции о воздушном передвижении в мирное и военное время, внесенного в 1910 г. на рассмотрение Института международного права.

Теория «свободы воздуха» нашла также свое отражение в Международном воздушном кодексе (ст.1), разработанном Международным юридическим комитетом авиации в 1911 г.

В противоположность теории «свободы воздуха» другая теория была направлена на обоснование суверенитета в отношении воздушного пространства. Некоторые сторонники этой теории, например Р. Грюнвальд, пытались обосновать ее, опираясь на принципы, заимствованные в гражданском праве, в частности на принцип «*cujus est solum, ejus est summa usque ad coelura*» (кому принадлежит земля, тому принадлежит и столб воздуха вплоть до небес) [16]. На этой основе ими делался вывод о том, что каждое государство обладает суверенитетом в воздушном пространстве над его сухопутной и водной территорией до высоты, которую оно само определяет [17].

Из этого принципа вытекала гражданско-правовая природа суверенитета над воздушным пространством. Воздушное пространство рассматривалось как вещь (*res*), по отношению к которой государство располагает всеми правами собственности. Тем самым присущая государству суверенность сводилась к сумме частных по своему характеру прав собственности на воздушное пространство, что приводило к отрицанию суверенных прав государства в отношении такого пространства. Именно в этом и заключался основной недостаток попытки обосновать суверенитет над воздушным пространством на базе принципов гражданского права.

Другие сторонники суверенитета над воздушным пространством (Е. Цительман, Е. Клюне, П. Лубейр) считали, что интересы безопасности государства можно обеспечить только на основе признания права каждого государства контролировать деятельность, осуществляемую в его воздушном пространстве [18]. Так, известный юрист-международник Ф. Лист, писал: «В мирное время не может быть речи об абсолютной «свободе воздуха» уже ввиду тех опасностей, которыми угрожает государству воздушный корабль (выбрасывание предметов, наблюдение за военными установками и т. д.)» [19].

Отдельные авторы (А. Мериньяк, К. Фербер) при обосновании суверенитета пытались провести аналогию между воздушным и морским правом [20]. Деление морского пространства на внутренние воды, территориальное и открытое море привело сторонников подобной аналогии к мысли, что такое же разделение можно предпринять и в воздушном пространстве. Они предлагали установить три зоны: первая определялась высотой Эйфелевой башни – 330 м; вторая лежала за пределами этой высоты до 5000 м; третья – выше 5000 м. Суверенитет государств распространялся на первые две зоны воздушного пространства. Что касается третьей, то поскольку, по мнению авторов, в ней «дышать невозможно», сам по себе этот факт исключал распространение на нее суверенитета. Однако практика отвергла подобное деление.

Были выдвинуты также и другие теории суверенитета. Так, в частности, предполагалось, чтобы суверенитет над воздушным пространством включал право «безвредного полета» для иностранных невоенных воздушных судов. Право определять условия «безвредного полета» оставалось за соответствующим государством. По другой теории предполагалось провозглашение воздушного пространства над государственной территорией открытым для полетов гражданских воздушных судов. Однако за государством сохранялось право обеспечивать свою безопасность и принимать для этого необходимые меры.

В 1910г. выходит первая в мировой литературе работа голландки Лайкламы Найхольт, посвященная обоснованию суверенитета государств над воздушным пространством [21].

Появление столь разнообразных по своему характеру теорий в международном воздушном праве до 1919 г. объяснялось многими причинами. Не последнее место среди них занимала степень развития авиации в той или иной стране. Например, лидерство Франции в этой области способствовало тому, что теория «свободы воздуха» возникла именно во французской доктрине международного права. Франция возлагала немалые надежды на эту теорию, стремясь с ее помощью установить удобный для нее правовой режим воздушного пространства.

Меньший же уровень развития авиации или вообще ее отсутствие, а также стремление государств обеспечить свои интересы при использовании воздушного пространства в целях полетов авиации, определяли появление теорий суверенитета над воздушным пространством.

Немаловажную роль в деле разработки вопросов воздушного права сыграли научные организации.

Первой международной научной организацией, вставшей на путь разработки проблем воздушного права, был Институт международного права. Несколько его ежегодных сессий были посвящены обсуждению таких проблем, как правовой режим аэростатов (Брюссельская сессия 1902 г.), правовая регламентация беспроволочного телеграфа, и в этой связи был обсужден вопрос о праве государств на воздушное пространство (Гентская сессия 1906 г.). Гентская сессия Института международного права в 1906 г. фактически положила начало борьбе между сторонниками «свободы воздуха» и сторонниками распространения государственного суверенитета на воздушное пространство. На Мадридской сессии в 1911 г. был рассмотрен проект международной конвенции о воздушном передвижении в мирное и военное время, а также был принят ряд резолюций относительно основных принципов воздушного права. Институт в целом придерживался концепции «свободы воздуха».

В 1909 г. был создан Международный юридический комитет авиации (МЮКА). МЮКА провел три международных юридических конгресса (в 1911 г. в Париже, в 1912 г. в Женеве и в 1913 г. во Франкфурте-на-Майне), в результате работы которых был выработан Международный воздушный кодекс [22]. Эта организация также стояла на позиции сторонников теории «свободы воздуха».

Однако такая международная организация, как Ассоциация международного права, занявшаяся в те же годы разработкой проблем воздушного права, стала придерживаться теории распространения суверенитета на воздушное пространство. По мере развития авиации все более и более выявлялась несостоятельность теории «свободы воздуха». В 1913 г. в одном из решений Мадридской сессии Ассоциации международного права было четко сказано, что «каждое государство имеет право устанавливать запрещения, ограничения и правила, которые оно найдет необходимыми в отношении полетов воздушных судов в воздушном пространстве над своей территорией и территориальными водами» [23].

## **2. Международное воздушное право от Парижской конвенции 1919 г. до Чикагской конвенции 1944г.**

По окончании первой мировой войны была созвана Парижская конференция 1919 г., на которой были рассмотрены вопросы, касающиеся правового режима национального

воздушного пространства и правил полетов воздушных судов над иностранной территорией. Работа конференции завершилась принятием Международной конвенции о воздушных передвижениях [24]. Парижская конвенция 1919 г. стала первым международно-правовым документом, установившим основы международного воздушного права. Его исходным началом был признан принцип суверенитета над воздушным пространством.

В ст.1 Парижской конвенции указывалось, что «каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, расположенного над его территорией». Наряду с этим в ст.2 признавалось право «мирного полета» иностранных воздушных судов над территориями других стран.

В соответствии со ст.34 Парижской конвенции была создана Международная комиссия по воздушному передвижению. Эта комиссия была уполномочена решать вопросы применения конвенции, изменения и дополнения ее технических приложений [25].

Положения Парижской конвенции 1919 г. получили отражение в ряде других международно-правовых документов, например в Ибероамериканской конвенции 1926 г. и Панамериканской конвенции о коммерческой авиации 1928 г. [26].

С ростом коммерческих перевозок в 20-х годах особое место в воздушном праве занял вопрос об ответственности эксплуатанта воздушного судна перед пассажирами, их правопреемниками и грузовладельцами за вред, который может быть ими причинен в результате воздушной перевозки. 12 октября 1929 г. в Варшаве представители 23 государств подписали Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки [27].

В 30-х годах предпринимались шаги по урегулированию других важных вопросов международного воздушного права. Были выработаны Римская конвенция для унификации некоторых правил о возмещении вреда, причиняемого воздушным судном третьим лицам на поверхности от 29 мая 1933 г. [28], Римская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся предупредительного ареста воздушного судна от 29 мая 1933 г. [29], Брюссельская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся помощи и спасания воздушных судов на море от 28 сентября 1938 г. [30], Лондонская конвенция об освобождении от взимания сборов с горючего и смазочного материалов при воздушных перевозках от 16 мая 1939 г. [31].

Большое влияние на развитие международного воздушного права оказывал созданный на основании решения первого Конгресса международного частного воздушного права в 1925 г. Международный технический комитет юристов-экспертов по воздушному праву (СИТЕЖА) [32], который занимался разработкой проектов различных международных конвенций, в частности Варшавской конвенции. 1929 г., конвенций об обеспечительном аресте воздушного судна, спасании на море, об оказании помощи и спасательных работах на земле, о столкновениях, о воздушном страховании, собственности и регистрации воздушного судна, о правовом положении командира воздушного судна и летного состава и др.

Важную роль в этот период развития воздушного права играли и международные неправительственные организации. В первую очередь это относится к Международной ассоциации воздушного сообщения (ИАТА), которая была создана 28 августа 1919 г. в Гааге рядом частных авиакомпаний с целью «установления единообразия при эксплуатации воздушных линий международного значения». Перед второй мировой войной членами ИАТА были все европейские авиакомпании и часть авиакомпаний других континентов. В

основном деятельность ИАТА была направлена на установление единообразия в применении обязательных норм, регулирующих коммерческие и другие отношения между авиакомпаниями.

В 20–30-х годах многие страны издали законы, определяющие правовой режим воздушного пространства над государственной территорией. Например, в СССР первым основным законом в этой области был подписанный В. И. Лениным Декрет Совета Народных Комиссаров «О воздушном передвижении над территорией РСФСР и ее территориальными водами» от 12 января 1921 г. В последующие годы он был заменен Воздушным кодексом СССР от 12 апреля 1932 г., а в 1935 г. был издан новый Воздушный кодекс.

Те государства, которые разрабатывали свое национальное законодательство в области воздушного права до Парижской конвенции 1919 г., подвергли его значительному пересмотру и дополнению с учетом положений этой конвенции. Наряду с этим государства стали придавать большое значение регулированию многих вопросов, связанных с обеспечением безопасности полетов воздушных судов. Особенно это было характерно для национального законодательства Франции [33].

Принятие Парижской конвенции 1919 г., заложившей основы международного воздушного права, вызвало появление ряда работ в международно-правовой доктрине, посвященных анализу ее положений.

Большинство буржуазных юристов положительно оценивало положения Парижской конвенции 1919 г., закрепившей суверенитет государств над воздушным пространством. Например, итальянский юрист А. Амброзини писал, что если бы конвенция была построена на противоположном суверенитету принципе, то она бы осталась «мертворожденной». Провозглашенный в ст.1 конвенции суверенитет над воздушным пространством является для государств «необходимой гарантией защиты их чрезвычайных, политических, военных и экономических интересов» [34]. В подобном же смысле высказывались и другие буржуазные юристы [35].

Однако некоторые юристы по-прежнему занимали отрицательную позицию в вопросе признания принципа суверенитета над воздушным пространством. Например, греческий юрист Х. Политис утверждал, что концепция суверенитета неприменима к воздушному пространству, находящемуся, по его мнению, в общем пользовании всех государств [36]. Д. Гарднер (США) писал, что закрепление этого положения в Парижской конвенции 1919 г. означает поворот к «временам средневековья», когда государства пытались присвоить огромные пространства открытого моря [37]. Рассматривая воздушное пространство как «международно-публичную сферу», предназначенную для использования всеми нациями, французский юрист Д. Кроель делал отсюда вывод, что «свобода воздуха» больше отвечает общим интересам международного сообщества, чем принцип суверенитета, который, по его мнению, воздвигает непреодолимое препятствие свободе воздушных коммуникаций между народами [38]. Итальянец Ф. Козентини призывал ревизовать положения действующего воздушного права, отказаться от принципа суверенитета в отношении воздушного пространства, заменив его принципом «свободы воздуха» [39].

Однако, несмотря на попытки отдельных представителей западной доктрины международного воздушного права доказать необходимость отмены суверенитета над воздушным пространством, было ясно, что этот принцип занял прочное место в практике взаимоотношений государств, стал общепризнанным началом международного воздушного права.

Было бы неверным представлять, будто в эти годы в теории международного воздушного права основное внимание уделялось исключительно проблеме суверенитета. По мере совершенствования авиации между государствами все интенсивнее стали прокладываться международные воздушные линии. Тем самым гражданская авиация начала играть важную роль в международных отношениях. Осуществление международных воздушных сообщений вызвало необходимость решения многих практических проблем, таких, например, как установление национальности воздушного судна и правового положения экипажа воздушного судна, ответственности авиаперевозчика перед пассажирами и грузовладельцами, ответственности за ущерб, причиненный воздушным судном на поверхности и т.д. Указанные проблемы стали предметом активного изучения и разработки в доктрине международного воздушного права.

По мере налаживания регулярных международных воздушных сообщений важное значение стали приобретать вопросы регулирования частоты рейсов и условий коммерческих перевозок пассажиров, грузов, почты. От того, как они решались, в немалой степени зависела экономическая эффективность эксплуатации международных воздушных линий авиакомпаниями.

Поэтому, когда в конце второй мировой войны западные государства пришли к решению о необходимости заключения новой конвенции взамен Парижской конвенции 1919 г., чтобы выработать международно-правовые основы деятельности гражданской авиации в послевоенный период, то основным вопросом, вокруг которого развернулась острая борьба между государствами – участниками Чикагской конференции 1944 г. по воздушному праву, были коммерческие «свободы воздуха».

Следует иметь в виду, что накануне завершения второй мировой войны США занимали лидирующее положение в области самолетостроения в капиталистическом мире. Было очевидно, что после войны западноевропейские авиакомпании явно не могли соперничать с мощным заокеанским конкурентом. Осознав преимущества своего положения, США развернули пропагандистскую кампанию, доказывая пользу «свободы воздушного движения». Ничем не прикрытое стремление США обеспечить господство американских авиакомпаний на мировых воздушных магистралях вызвало резкое недовольство Англии, а также Канады, Новой Зеландии, Австралии. Эти страны опасались, что закрепление выгодных для США коммерческих «свобод воздуха» будет способствовать установлению в послевоенные годы американской гегемонии в области международной гражданской авиации. Все это наложило отпечаток на ход работы Международной конференции по вопросам гражданской авиации, состоявшейся в Чикаго в 1944 г. с участием представителей 52 государств [40].

На конференции были предложены для обсуждения проекты международной конвенции о гражданской авиации, разработанные США, Великобританией, Новой Зеландией и Канадой. Основная борьба на конференции развернулась по вопросу «коммерческих свобод» воздуха. Попытки США добиться включения в текст конвенции о международной гражданской авиации положений о «свободах воздуха» не увенчались успехом. Вопросы, относящиеся к этим «свободам воздуха», были изъяты из проекта конвенции и оформлены в виде двух отдельных соглашений.

Работа конференции завершилась подписанием Заключительного акта, Временного соглашения о международной гражданской авиации [41] (подписали 34 государства), Конвенции о международной гражданской авиации [42] и об учреждении Организации международной гражданской авиации (подписали 38 государств), Соглашения о международном транзитном воздушном сообщении [43] (подписали 26 государств) и Соглашения о международном воздушном транспорте [44] (подписали 11 государств).



В первой части Чикагской конвенции 1944 г. закреплены основные положения, регулирующие отношения государств в области международной гражданской авиации. Исходным среди них является принцип полного и исключительного суверенитета государств над воздушным пространством, расположенным над их территорией. В конвенции также зафиксированы нормы, регулирующие осуществление регулярных и нерегулярных полетов гражданской авиации, вопросы регистрации и национальной принадлежности воздушных судов, требования к экипажам и другие нормы, регулирующие деятельность международного воздушного транспорта.

Во второй части Чикагской конвенции (ст.43-66) содержатся положения, относящиеся к созданию и деятельности Международной организации гражданской авиации – ИКАО. Положения Чикагской конвенции 1944 г. оказали значительное влияние на развитие современного международного воздушного права.